

【講演 2】

権兵衛峠道路のストック効果

長野県 建設部 建設技監

油井 均 様



長野県建設技監の、油井均でございます。私の方からは、権兵衛峠道路のストック効果ということを中心にお話を申し上げたいと思います。

フロー効果とストック効果の違いは、先ほど、小野寺部長様の方からお話ございました。社会資本が存在することによる長期的な効果はどうであったかということをお話を今一度、振り返ってみたいと思います。

国道361号



初めに、国道 361 号の全体について簡単にお話をさせていただきたいと思っております。皆さん、もう十分ご承知と思いますが、現在の国道 361 号の起点は岐阜県高山市、国道 158 号の交点です。終点は、伊那市の東側、伊那市高遠、国道 152 号の交点で、全長は 111.4 キロです。うち、岐阜県側が 48 キロ、長野県側が 63 キロとなっております。

かつては、五街道の 1 つ中山道が木曾谷を縦断しておりまして、高山から木曾路に至る「飛騨街道（木曾街道）」と称された部分。そして、木曾路から伊那路へ至ります「権兵衛街道」と称された部分。大きく 2 つに分かれています。

伊那木曾連絡道路(権兵衛峠トンネル)



これが、今の権兵衛峠の状況です。左上の写真が木曾側で、右下が伊那側です。旧道のほうに、先ほど来お話が出てきております、古畑権兵衛さんの碑があります。

伊那木曾連絡道路(権兵衛峠)

- 古畑権兵衛による峠道の開拓

木曾路

- 中山道を通る旅客の飯米の確保
- 広大な木曾の山々の伐木・運材に従事する袖(そま)・日用の飯米の供給

木曾は米の生産量が少ない

伊那路から米を大量に搬入しようと改修を計画

元禄九年六月新道開通

古畑権兵衛さんによる峠道の開拓は、

江戸時代初期のことだそうです。木曾檜川村の運送業者さんだったと伺っております。当時は、まだ鍋掛峠と呼ばれていたようですが、それを皆さんと協力して5年の歳月をかけて、牛馬の通ることができる道にしたということです。1669年に開通したということで、人々にとっては悲願の米の道の開通だったということです。

木曾は米の生産量が少ないということで、伊那路から、米や干し柿、こういったものが運搬され、木曾路からは、漆器や曲げ物などが行ったというふうに伺っています。

日義村の村誌にあります、神谷・郡上家の『米附出控帳（こめつけだしひかえちょう）』によりますと、米の搬送量が、元禄10年の423俵から、150年後は30倍の1万2,000俵余りということで、150年で約30倍になったと。これもまさに、江戸時代の権兵衛峠道路開拓のストック効果ではなかったかと思えます。

伊那木曾連絡道路(権兵衛峠)

権兵衛峠開拓のストック効果



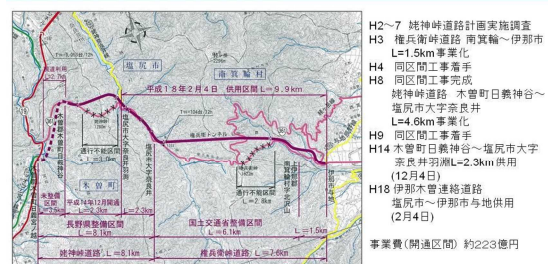
(出典：日義村誌「神谷・郡上家「米附出控帳」」)

今日は悪天候のため、シンポジウムの前に行く予定だった権兵衛峠ウォーキングが中止になったそうですが、米の道を歩くイベントの様子が右側の写真に記載されています。

伊那木曾連絡道路の全体につままし

ては、先ほど小野寺部長さんのところに出て参りましたが、高規格幹線道路と、実際に機能するいわゆる地域高規格道路ということで事業化された訳です。国土交通省様によりまして、権兵衛峠道路を権限代行事業で実施していただき、私ども長野県も、長野県施行区間ということで姥神峠道路を分担しました。姥神峠道路は、約223億円かけて、8.1キロを整備したところです。

伊那木曾連絡道路(姥神峠道路)



361 5

私も、当時、道路建設課にいたときに、権兵衛峠道路と姥神峠道路のあたりの区間、羽淵から番所を担当いたしました。非常に狭いところにトンネル、あるいは奈良井川の付け替えとか、こういったもので計画自体にかなり苦労した思い出がございます。やはり、一日も早く上げなければいけないということで、事務所の皆さんと計画論に対して議論したことがあります。

姥神トンネルの木曾町側の抗口、それから、今は暫定形になっていますが、神谷のランプ橋ということで、これで今、下の現道活用区間の方へ下りているという状況です。

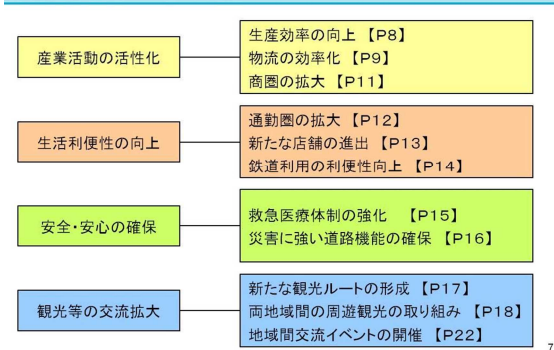
この直接的な効果といたしまして、まず、時間短縮効果があります。権兵衛峠の開通により時間短縮が非常に図られたことは、皆さん周知の事実です。

権兵衛峠道路開通による時間短縮効果



右側の表は、平成17年と平成22年の道路交通センサスを比したものです。交通量の伸びは、開通前には235台とわずかだったものに対して、実に17.5倍にあたる4,000台以上ということです。また、所要時間も、国道153号で塩尻を経由して19号で南下して約2時間かかっていたものが、交通不能区間の解消により、50分で結ばれたということで、70分の絶大な時間短縮効果があったということです。

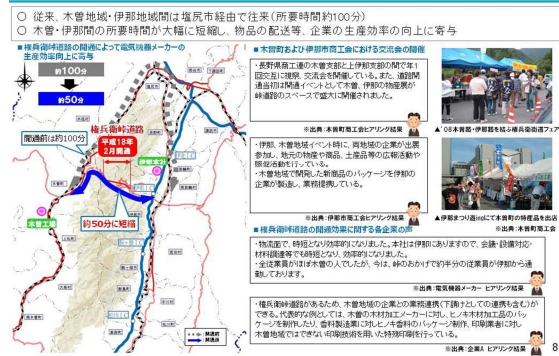
権兵衛峠道路のストック効果



続きまして、権兵衛峠道路のストック効果を主に4つの観点から、順次、事例等につきまして紹介していきたいと思えます。産業活動の活性化、生活利便性の向上、安全・安心の確保、そして、観光等の交流拡大です。順次追って説明していきたいと思っています。まずは、生産効率の向上という観点です。今まで申し上げていますように、

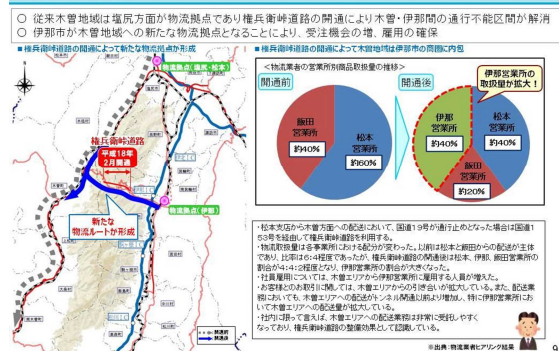
従来、木曽地域と伊那地域間は塩尻市経由でしか往来できなかったということですが、これが直接結ばれることによって非常に効果があったこと。

生産効率の向上



右上に、木曽町及び伊那市の商工会における交流会の開催というお話がありました。商工会サイドで交流イベントが開催されるようになったこと。それから、通勤圏の拡大、あるいは雇用創出効果、いわゆる企業間の連携、サプライチェーンもできてきたということで、物流面で非常に効果があったという声が聞かれているところです。

物流の効率化



物流の効果の具体的な事例を申し上げます。塩尻経由であったのですが、右上に、開通前には、ある物流業者さんの飯田営業所と松本営業所の比率が、松本が6割、飯田が4割という状況であったのが、トンネルが開通したことによって、伊那が4割を占めるように

なったということです。民間企業さんは、当然ながらコスト削減と効率化は死活問題でもありますので、この道路一本の開通によりまして、これらのことが大きく変わったという格好の事例かと思えます。

R361とR19

ルート361

$$\sqrt{361} = 19$$

ルート361をひらくと19号

10

それではルート361とルート19ですが、話がちょっとそれますが、権兵衛峠の整備効果、国道361号と国道19号の話が出たところですけども、国道「361」の√を開くと実は「19」になるという面白いお話があります。これは、かつて私どもの知事だった村井仁さんがそんなようなことをおっしゃったということで、なるほどなど。国道361号というルートを開くと19号になるんだなど、頭の体操でしたが、うまいことを言うものだと感心したものです。ちょっと紹介させていただきました。

商圏の拡大

○ 従来、木曾地域・伊那地域間は塩尻市経由で往来
 ○ 木曾・伊那間の所要時間が大幅に短縮し、木曾地域～伊那地域間における商圏が拡大

■ 権兵衛峠道路の開通による企業間の開通拡大
 ■ 地域情報誌の配布（上伊那地域～木曾地域）
 ■ 配布冊数が増加

■ 権兵衛峠道路の開通により、木曾地域も商圏の拡大と想定されていたため、木曾町に地域広報誌を配布することになりました。
 ※開通により、木曾町からの発行回数が増加し、発行冊数も増加しました。
 ※出典：木曾町商工振興センター結果

■ 権兵衛峠道路の開通により、木曾町は伊那地域の商圏に拡大
 ■ 権兵衛峠道路の開通により、伊那市から約20万人の人口を抱える地域がターゲットエリアとなった。
 ■ 伊那市からの顧客は年々増加傾向にあり、スキー場としては車で1時間以内のアクセスである地域を最大顧客と見ている。
 ■ 権兵衛峠や伊那市への無料シャトルバスの運行を行うなど、農機を入れたる公道を運行しています。
 ※出典：塩尻市農業センターへのヒアリング結果

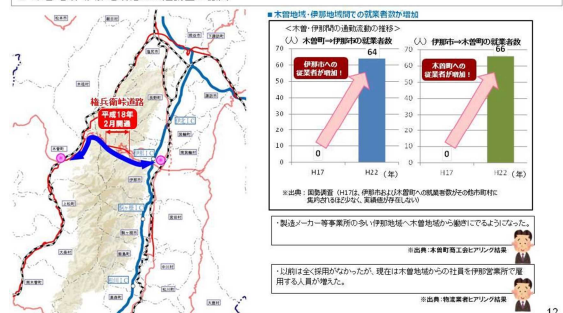
続きまして、商圏の拡大というお話

です。従来、木曾地域と伊那地域は、やはり塩尻経由で往来していたということで、なかなか木曾の方に商圏の拡大がありませんでした。道路ネットワークができることによって、地域情報誌『月刊かみいな』の配布世帯数が、木曾も商圏になると予想されて、木曾町にも地域広報誌を配布するということが起きたということです。また、権兵衛峠道路の開通によりまして、木曾谷地域は伊那の商圏にも入ったということで、道路沿いの看板を見ると民間企業の看板等ができたということです。また、伊那市への無料シャトルバスの運行を行うことがかなり力を入れて宣伝されているということで、商圏の拡大の状況がよく分かるかと思えます。

もう一つは、通勤圏の拡大です。生活の利便性の向上などから、通勤圏の拡大についてお話し申し上げるわけですが、木曾と伊那それぞれの事業所へ通勤が可能になりまして、勤務地の選択肢が大幅に変わったということです。

通勤圏の拡大

- 権兵衛峠道路の開通により、木曾地域と伊那地域間の通勤が可能になり、就業数が増加
- 木曾地域・伊那地域相互の通勤圏が拡大

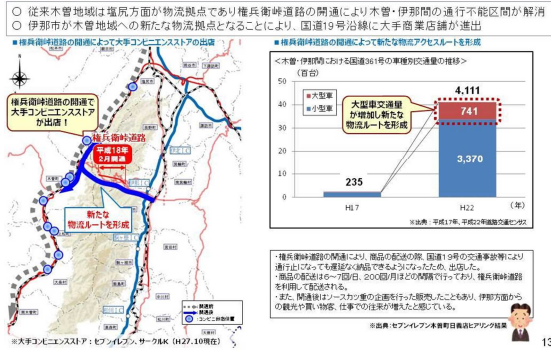


私ども県職員も、伊那建設事務所、木曾建設事務所と今日は所長さんが見えですが、木曾から伊那へ、あるいは伊那から木曾へという通勤が可能になり、従来は単身赴任をしていた職員が、この権兵衛峠を通勤路に使うこと

によって通勤が可能になったということです。

右上のグラフは、国勢調査の中で就業地・居住地の調査結果です。開通前には0人でしたが、実際に60人程度まで相互の行き来が伸びているということで、これは通勤が可能になったという証しです。

新たな店舗の進出

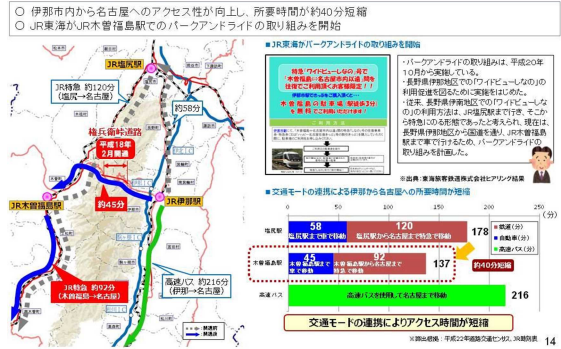


もう一つ、新たな店舗進出という項目がございます。権兵衛トンネルの開通後、木曾にコンビニエンスストアが立地したことは、あまりにも有名な話です。特に、こういったコンビニエンスストアは、商品をそこに運び入れるまでの時間の制約があるということで、広域的な道路から遠いところにはなかなか立地しにくいということですが、権兵衛トンネルができることによってコンビニが新たにできたと。商品の配送も、一日6~7回、月に200回という間隔で行っているということです。

この権兵衛峠道路の物流のアクセスルートにつきましても、平成22年道路交通センサスで、大型の交通量が非常に多いということから、物流にとっても欠かせない道になっているのではないかと思います。大型車の混入率も18%ということで、観光バスも含めまして大型がかなり利用されていると

いう状況です。

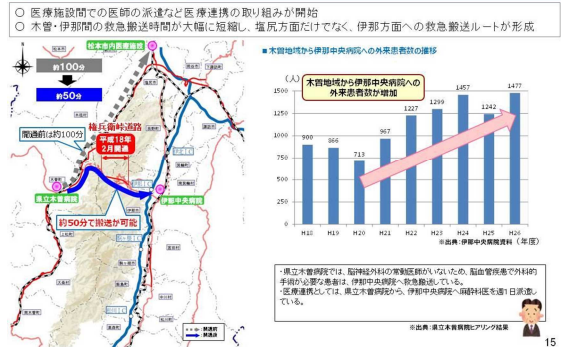
鉄道利用の利便性向上



続きまして、鉄道利用の利便性の向上ということです。飯田線は、ご承知のとおり、なかなかスピードアップが図られないという中で、鉄道を使って名古屋方面に向かう場合は、従来は、飯田線で塩尻駅まで出て、そこから特急「しなの」に乗って行くということで、かなり不便を強いられていた訳です。

JR東海が、パークアンドライドの車の取り組みを開始したということです。権兵衛トンネルから、木曾福島駅まで車で向かい、そこに車を駐車させて、「しなの」号に乗って名古屋へ行くということです。従来、塩尻経由だと178分、3時間近くかかっていたものが、木曾福島を利用することによって、2時間ちょっとになり、40分の短縮ということで、大都市圏へ行くのにかなり便利になっているということです。

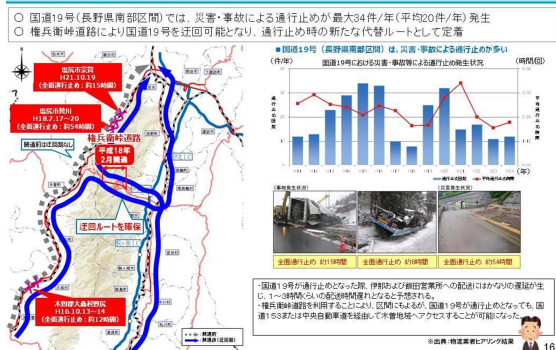
救急医療体制の強化



救急医療体制の強化という項目です。県立木曾病院から第3次救急医療機関への搬送ということで、従来は松本市の相澤病院、あるいは信大病院へ、国道19号経由で約100分（1時間40分）かかっていました。命にとっては、この100分という時間は非常に長いものだと思いますが、権兵衛トンネルを整備することによって伊那中央病院へ約50分、半分に短縮ということです。まさに、命の道ということでございます。

救急搬送とは別に、右側のグラフにもありますように、木曾地域から伊那中央病院の外来患者数が、開通後、かなり右肩上がり伸びてきているということです。医療圏についても、木曾と伊那の結びつきが強まってきていることの証しではないでしょうか。

災害に強い道路機能の確保



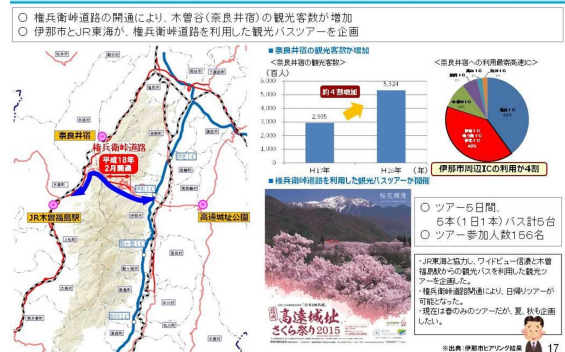
次に、災害に強い道路機能の確保ということです。皆さんご承知のとおり、国道19号は木曾高速道路と拮抗する人もいますが、夜間は大型トラックがかなりスピードを出して高速道路の通行料を節約して走るといったことや、恵那山トンネルは危険物が走れないこともあり、大型車がかなり多い道路です。このため、事故により通行止めになりますと、数時間程度、全面通行止めになるということで、赤い吹き

出しで申し上げてありますが、平成21年に約15時間、あるいは54時間というような通行止めが多くありました。

木曾谷の100キロの19号の中で、ちょうど真ん中あたりに権兵衛道路が位置するということで、仮に北側が通行止めになった場合も、南から来た自動車は、権兵衛峠を迂回しながら、中央道を迂回しながら行けるということで、災害時のリダンダンシーの確保ということです。幹線道路の多重化によって、いわゆる孤立、通行止めが回避されるというようなことです。

私どものピーアールもちょっとさせていただきますと、私どもは今、木曾川右岸道路を一生懸命つくっております。これも、国道19号が工事等で通行止めになったときに、いわゆる代替路として機能する道路をつくろうではないかということで、かなり前から整備を進めているところでございます。これができて、木曾谷の幹線道路が複線化できれば、やはり災害時等にも安全・安心が確保されるということで整備を進めているところです。

新たな観光ルートの形成



次に、先ほど小野寺部長さんからも「昇龍道」のお話がありました、新たな観光ルートの形成ということです。権兵衛峠道路の開通によりまして、木

曾谷、奈良井宿の観光客が増加したという事例です。

伊那市とJR東海が、権兵衛峠を利用した観光バスツアーも企画しているということです。奈良井宿の観光客は4割、伊那市周辺のインターチェンジを利用されているということで、やはり、道路の整備が進むことで、旅行エージェントさんはいろいろなツアーを組めるようになるということです。さらに、国道361号は、高山市まで延びていますので、先ほど来お話がありました岐阜県側のバイパスができれば、観光バスも行けるようになります。これができるのと、伊那と木曾、あるいは高山を結ぶ広域的な観光ルートが形成されるということです。

先ほど部長さんのお話にもありましたが、最近ではインバウンド観光ということで、海外からの観光客が確実に増加しているということです。ですから、観光地の魅力度をアップさせることも重要だと思います。

私は先日、所用がございまして、平日、奈良井の宿を訪ねる機会がありました。会った皆さんのほとんどが外国の方でした。外国の人というのは、日本の歴史といいますか、そういった古いものに関心を示されるということで、そういう意味でいきますと、ご当地伊那谷も、あるいは木曾、それから高山も、外国人にとってはかなり魅力のある地域ではないかということです。東京、京都、大阪のゴールデンルートから、昇龍道へ、いかに外国人を呼んでいくかが今後の課題かと思っておりますので、地域の魅力度を高めていくのが重要なお話になる

かと思っております。

両地域間の周遊観光の取り組み



両地域間の周遊観光の取り組みということです。こうしたスタンプラリー、あるいは周遊観光のガイドマップもできていますので、今後、こういったものの多言語化、あるいはSNS、インターネットを使った情報発信が重要な手段になってくるのではないかと考えているところです。

話が少しそれますが、ほかの改修事業等につきまして簡単にご紹介させていただきます。

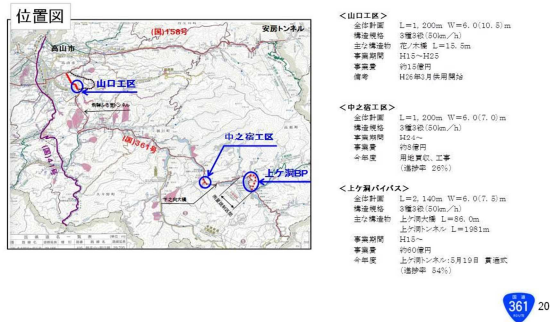
地蔵峠バイパス



国道19号から開田方面へ通って岐阜へ抜ける道につきましては、かつては非常に狭い道路でした。私も一生懸命、道路改良を進めてまいりまして、昭和53年度から地藏峠バイパス、昭和56年に新地藏トンネルに着手いたしました。現在では、開田高原まで、全線2車線で供用しているところです。

左が、いわゆる新地蔵トンネルの写真です。右が、国道19号から、木曾川を渡って開田方面へ向かう国道で、改良して、いい道になったということです。全長17.4キロで、平成19年度に全て供用しているところです。

岐阜県の改良事業



それから、岐阜のお話をさせていただきます。今日は、高山市の副市長さんがお見えになっていますが、山口工区、中之宿工区、それから上ヶ洞のところバイパスを整備中だと聞いております。

岐阜県の改良事業



岐阜県の改良事業といたしまして、先ほど、市長さんのお話にもございましたダムサイトのところですが、上ヶ洞バイパスを岐阜県高山土木事務所さんが着手しております、トンネルの延長は1,980メートル、2キロ弱です。2期分につきましては、2年前に着工して、5月に貫通し、平成29年度の開通

と伺っております。これらが開通することによって、広域的な観光ルートができるということです。

地域間交流イベントの開催



地域間交流イベントの開催ということで、先ほど麵マップのお話もありました。飛騨路、木曾路、伊那路の交流機会が増加して、新規の交流イベントが創設されたということです。観光の交流圏が拡大して、平成26年度のイベント参加者数も1万3,000人ということで、かなり盛況なイベントになっています。

これが、麵街道の361これは「山麓一」と掛けているようですが、麵の食べ歩きということも行われています。

最後になりますが、地域づくりと道路整備ということです。

地域づくりと道路整備

◆◇「オール信州」宣言◆◇
私たちは「長野県人口定着・確かな暮らし実現総合戦略」の実現に取り組んでいます。

施策展開(道路整備関連)

- 経済構造の転換 → 観光の振興
 - ・ 観光地の道路や観光地へのアクセス道路の整備
- 確かな暮らしを支える地域構造の構築
 - 地域に必要なサービス・交流機能の確保
 - ・ 人口定着や交流人口の拡大のため、県内外を結ぶ幹線道路や生活道路の整備

私ども長野県は、平成25年度から5カ年間の県政運営の基本となります総合計画として「しあわせ信州創造プラ

ン」を推進しております。このプランは、少子高齢化の進展、あるいは人口減少の本格化などを踏まえまして、長野県の将来像を県民と共有しながら一緒になってつくり上げるための方向性あるいは方策を明らかにするために策定しているものです。

また、今年度、「まち・ひと・しごと創生法」に基づく総合戦略として「長野県人口定着・確かな暮らし実現総合戦略」を策定いたしました。これは、しあわせ信州創造プランを基本といたしまして、さらに、人口減少、人口定着の施策を展開させるものです。

道路関係の施策展開といたしましては、観光の振興ということを1つキーワードに掲げております。先ごろ、観光地の歩道のグレードアップ化ということで、クオリティーにこだわった観光地戦略を知事も前向きに進めるということで力が入っております。やはり観光地というのは、長野県の中の強みであろうということです。

それから、確かな暮らしを支える地域構造の構築ということで、地域に必要なサービス・交流機能確保をやりまします。それから、人口定着、交流人口の拡大のために、県内外を結ぶ幹線道路

や生活道路の整備を進めます。そういうことで、長野県建設部も一生懸命頑張っていきたいと考えております。

いずれにしましても、地域振興にとって、道路というのは必要不可欠なツールです。ただ、道路を開けたからといっても、何も変わらないと思います。私が建設部職員にいつも口が酸っぱくなるほど言っているのですが、公共事業というのは目的ではなくて手段だと。道路等をツールとした、その先の戦略がなければ、地域は何も変わらないでしょうというようなことを常々申し上げております。

幸いなことに、この伊那地域は、平成39年のリニア中央新幹線の開通を見据えまして、153号のアクセス道路、あるいは、三遠南信自動車道と、こういった幹線道路が整備計画中です。しっかりとした戦略を煮詰めて、地域づくりに取り組むことが必要ではないかと考えております。

以上、拙い話でお聞き苦しい点もございましたが、権兵衛峠道路のストック効果ということで、紹介させていただきました。以上をもちまして、私からのご報告を終わらせていただきます。ご清聴ありがとうございました。